



LIBERALIZACIÓN, COMPETENCIA Y FERROCARRILES.

Fernando Díez Estella¹

El ambicioso programa de liberalización del transporte ferroviario que se ha debatido estos últimos tiempos en la Unión Europea y en España tiene, entre otros objetivos, una finalidad clara: la de introducir la libre competencia en un sector que ha funcionado, hasta la fecha, en régimen de monopolio.

En efecto, Europa ha decidido apostar fuerte por el ferrocarril como medio de transporte de mercancías y viajeros en el Viejo Continente, y en este sentido van encaminadas las propuestas legislativas presentadas el pasado 23 de enero por la Comisaria europea de Energía y Transportes, Loyola de Palacio, las tres Directivas que integran el llamado "paquete ferroviario". Su intención no es únicamente la supervivencia de este medio de transporte, sino tener en cuenta también factores como su impacto medioambiental, la descongestión de las redes viaria y aérea, garantizar la seguridad (vista la negativa experiencia del Reino Unido), superar la dependencia energética (en estos momentos el 98% del transporte en Europa depende del petróleo), así como la creación de un espacio ferroviario integrado único en la UE.

Sin embargo, la consecución de tan importantes objetivos no está exenta de dificultades, la principal de ellas afrontar con decisión el proceso de reestructuración global del sector, ajeno en la actualidad a los principios de la libre competencia.

Como es sabido, la doctrina del llamado *monopolio natural* (los elevados costes fijos de infraestructura llevan a que sólo sea eficiente un único operador en el mercado) ha llevado en Europa a que la explotación del transporte ferroviario se hiciera en régimen legal de monopolio. Esta doctrina, válida en materia de infraestructuras ferroviarias no tiene por qué extenderse a la explotación del tráfico ferroviario y los servicios, que pueden abrirse perfectamente a diversos operadores

¹ Doctor en Derecho. Profesor Adjunto de Derecho Mercantil. Universidad Antonio de Nebrija.



publicado en *TecniRail*, nº 5, Julio 2002, pág. 5 (Editorial).

públicos y privados. La introducción de esta libertad de elección en el sector traería consigo todos los beneficios derivados de la libre competencia, en la que el principal beneficiario siempre es el consumidor: reducción de precios, poder elegir entre varios productos y calidades, y en definitiva, con quién contratar y con quién no.

En este sentido, la experiencia acumulada por las autoridades tanto comunitarias como nacionales sobre las medidas de liberalización ya introducidas en otros sectores (principalmente en las telecomunicaciones, y de forma más reciente en la generación y distribución energética) debería servir de pauta para acometer este proceso en el transporte ferroviario.

Así, recogiendo las enseñanzas que pueden extraerse de esos sectores, y en consonancia con las recomendaciones que con meridiana claridad aportaba –hace ya más de una década– nuestro Tribunal de Defensa de la Competencia en su Informe *Remedios políticos que pueden favorecer la libre competencia en los servicios y atajar el daño causado por los monopolios (1993)*, se pueden señalar las siguientes recomendaciones:

En primer lugar, es necesaria la separación entre la gestión de la infraestructura ferroviaria y la explotación comercial de la red. Esta separación, que se ha realizado ya por RENFE desde una óptica contable, debería extenderse a los ámbitos legal y funcional. Ello supondría, además de una correcta identificación de los costes de cada una de las actividades, impedir las tradicionales prácticas anticompetitivas derivadas de este tipo de estructuras –en las que una empresa presta servicios a empresas ajenas a sí misma y a sus propias filiales– como las subvenciones cruzadas.

En segundo lugar, han de regularse con detalle acuerdos relativos a la asignación de capacidad, tarificaciones y tasas de utilización, etc, que aseguren el acceso por parte de operadores privados a la infraestructura ferroviaria en condiciones transparentes y no discriminatorias.

Finalmente, se impone la necesidad de crear organismos reguladores, tanto a nivel nacional como comunitario, que



publicado en *TecniRail*, nº 5, Julio 2002, pág. 5 (Editorial).

garanticen la correcta aplicación de estas medidas y el avance efectivo del proceso de liberalización en el transporte ferroviario español y europeo.